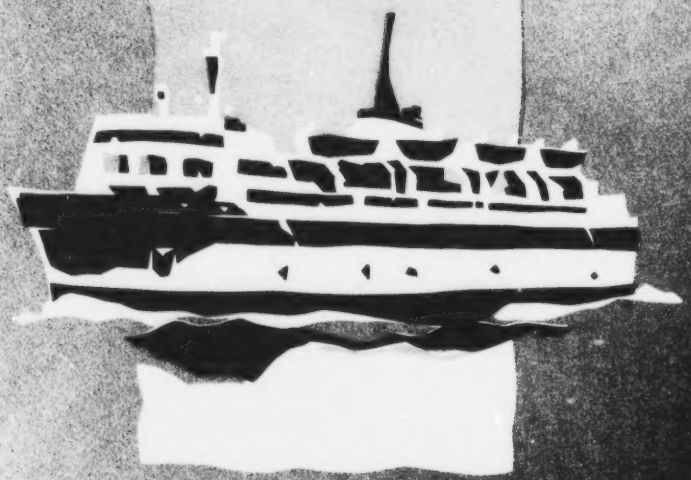


RAPPORT D'ACTIVITÉ 1984-1985

Société des traversiers du Québec

Société des traversiers du Québec

Siège social: 109, rue Dalhousie
Québec (Québec)
G1K 4B9

Adresse postale: Case postale 36
Succursale «B»
Québec (Québec)
G1K 7A1

Dépôt légal
2e trimestre 1985
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN: 2-550-12214-3
ISSN: 0823-9126

Monsieur Richard Guay
Président de l'Assemblée nationale
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport d'activité de la Société des traversiers du Québec pour l'exercice terminé le 31 mars 1985.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,

Guy Tardif

Québec, le 25 juin 1985

Monsieur Guy Tardif
Ministre des Transports
Gouvernement du Québec

Monsieur le Ministre,

Conformément aux exigences de l'article 19 de la Loi sur la Société des traversiers du Québec (L.R.Q., c. S-14), j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport d'activité de l'entreprise pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 mars 1985.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Le président-directeur général,

Jacques Clermont

Québec, le 21 juin 1985

TABLE DES MATIÈRES

Définition et rôle de la STQ 6
Conseil d'administration et direction 7
Message du président-directeur général 9
Faits saillants 11
Les traverses exploitées par la STQ 15
Revue statistique 16
États financiers
- Rapport du vérificateur 23
- Revenus et dépenses et excédent 24
- Évolution de la situation financière 25
- Bilan 26
- Notes complémentaires 28

DÉFINITION ET RÔLE DE LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

La Société des traversiers du Québec (STQ) est une compagnie à fonds social constituée par une loi spéciale de l'Assemblée nationale le 4 juin 1971. Son capital-actions fait partie du domaine public et il est détenu par le Ministre des Finances. L'autorité tutélaire est exercée par le Ministre des Transports.

La STQ a pour objectif principal de fournir des services de transport par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés au Québec.

Créée à l'origine pour assurer la liaison entre les villes de Québec et Lévis, la STQ s'est développée rapidement au cours des années et elle exploite maintenant six traverses.

CONSEIL D'ADMINISTRATION:

Jacques Clermont
Président-directeur général
Société des traversiers du Québec

Clément Fleury
Travailleur
Versatile Davie Inc.

Marcel Fradette, ing.
Président
La Cie de construction M.F.M. Ltée

Jean-Yves Gagnon
Président
Société immobilière du Québec

DIRECTION:

Président-directeur général
Jacques Clermont

Vice-président aux affaires
juridiques et Secrétaire
Jocelyn Fortier

Vice-président à l'exploitation
Patrice Saint-Amant

Vice-présidente à
l'administration et aux finances
Danielle Paradis

Vice-président aux
ressources humaines
Jules Lapierre

MESSAGE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

La perte d'exploitation encourue durant l'exercice 1984-1985, abstraction faite de la contribution du gouvernement du Québec et des revenus de nature exceptionnelle, fut d'à peine 1% plus élevée que durant l'exercice précédent. Cela s'explique à la fois par la révision à la hausse des tarifs qui est survenue au début de la période et par un contrôle rigoureux des coûts. Quant à la marge d'autofinancement, sans tenir compte des revenus exceptionnels, elle est demeurée inchangée à 34%.

Comme une très grande partie des usagers n'ont rien à débourser pour prendre les traversiers, il s'ensuit qu'un service public comme celui qui est offert par la STQ ne saurait être financièrement rentable. Il répond par ailleurs aux besoins cruciaux de la population et favorise l'activité économique.

Fiabilité et sécurité sont demeurés les points forts de la STQ. Pour l'ensemble du réseau, à peine 3% des traversées prévues aux horaires n'ont pu être effectuées. Ce pourcentage aurait été moindre, n'eût été de certaines difficultés opérationnelles qui ont perturbé le service à la traverse Québec/Lévis. Par ailleurs, aucun passager n'a subi d'accident important. Si l'on tient compte, notamment, des contraintes imposées par la navigation dans les glaces, il s'agit là d'une performance remarquable.

Dans l'ensemble du réseau, alors que le nombre de personnes transportées était quelque peu à la hausse, le nombre de véhicules continuait à baisser, quoique très légèrement. Dans les deux cas, la principale cause fut les activités qui ont marqué les Fêtes de la Voile à l'été 1984. Par ailleurs, la diminution continuelle du nombre de véhicules que l'on observe depuis quatre ans est préoccupante, particulièrement entre Québec et Lévis, et des mesures sont prises afin de renverser la tendance. Partout, les navires ont suffi à la tâche, bien qu'il se soit encore produit des engorgements à la traverse Matane/Baie-Comeau/Godbout durant la saison estivale. Les horaires n'ont pas subi de changements significatifs, sauf entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine, et la fréquence des traversées tenait compte à la fois des besoins légitimes des usagers ainsi que de la nécessité de contenir les coûts.

La flotte de navires a continué à faire l'objet d'une attention toute particulière. Des sommes considérables ont été engagées pour la maintenir en bon état et tout fut mis en oeuvre afin d'en obtenir le meilleur rendement. La mise en service prochaine de deux nouveaux traversiers permettra d'offrir à la population un service encore meilleur.

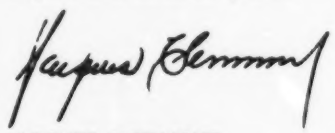
Des capitaux importants ont été investis ces dernières années dans l'amélioration des installations terrestres et portuaires. D'autres travaux devront être effectués à certaines traverses afin de faciliter l'embarquement et le débarquement des véhicules et d'assurer la sécurité des usagers.

Les relations de travail demeurent une préoccupation continuelle et aucun effort n'a été ménagé, au cours de la dernière année, pour favoriser de bons rapports patronaux-syndicaux. De fait le climat est favorable presque partout.

L'avenir de la STQ demeure conditionné par les besoins des usagers et les ressources financières dont elle peut disposer. Le développement rapide des premières années a cédé la place à la consolidation et à la rationalisation. Les efforts doivent maintenant être intensifiés afin de mieux faire connaître la STQ, faire valoir les avantages du traversier et améliorer le service à la clientèle.

Les membres du conseil d'administration ont continué à prodiguer leurs précieux conseils et je les remercie de leur appui. Un poste demeure vacant au conseil par suite de la démission, pour raison de santé, de monsieur Ghislain Leblond à qui j'exprime toute ma gratitude. Au nom du conseil et en mon nom, j'aimerais également remercier le personnel pour les services rendus. Sans son dévouement et sa loyauté, il n'aurait pas été possible de répondre aux attentes de la population.

Le président-directeur général,



JACQUES CLERMONT

FAITS SAILLANTS

Les résultats financiers

Au cours de l'exercice 1984-1985, les dépenses se sont accrues de 1% par rapport à l'exercice antérieur, tandis que les revenus ont progressé de 1,6%. La perte, avant la subvention du gouvernement du Québec, est passée de 15 803 236 $ à 15 917 265 $ avant postes extraordinaires, soit une hausse de 0,7%. Si l'on tient compte du profit réalisé sur la vente d'un navire ainsi que de la récupération de taxes, la perte nette totalise 14 824 061 $, soit 6,2% de moins qu'au cours de l'exercice précédent.

Pour bien comprendre ces résultats, il ne faut pas perdre de vue que la majorité des passagers, ainsi qu'une bonne partie des véhicules, sont transportés gratuitement. En fait, durant l'exercice écoulé, près de 68% des passagers et 43% des véhicules ont pu embarquer sans droits de péage.

Les traverses exploitées par la STQ font partie intégrante du réseau routier. Il en coûte beaucoup moins cher à l'État de subventionner ce service public que de construire des ponts aux endroits où il pourrait être possible de le faire.

La tarification

Pour faire face à l'augmentation continuelle des dépenses, la STQ procède à la révision de ses tarifs une fois l'an. L'objectif visé est de limiter la hausse des tarifs à un pourcentage à peu près équivalent au taux d'inflation. Ainsi, les hausses approuvées par la Commission des transports du Québec furent de l'ordre de 8% en 1983, de 6% en 1984 et de 4,4% en 1985.

Deux types de laissez-passer étaient offerts à la population durant l'exercice écoulé. Ainsi, tout résident du Québec qui désirait utiliser le traversier entre Québec et Lévis ou entre Sorel et Saint-Ignace-de-Loyola pouvait s'en procurer un, renouvelable à chaque année, à un coût symbolique de 7 $. Les résidents de l'Île aux Coudres et de l'Île aux Grues pouvaient, quant à eux, monter gratuitement à bord du traversier avec leurs véhicules en se procurant un laissez-passer au même prix.

À la traverse Tadoussac / Baie-Sainte-Catherine, la gratuité est totale pour tous depuis plusieurs années.

Dans ces conditions, les revenus additionnels engendrés par la révision périodique de la grille tarifaire étaient bien insuffisants pour couvrir l'ensemble des frais d'exploitation. Ils permettaient néanmoins de maintenir la marge d'autofinancement.

Par suite d'une décision des autorités gouvernementales, la tarification a été abolie aux traverses de l'Île aux Coudres et de l'Île aux Grues à partir du 24 avril 1985. Depuis ce temps également, tout citoyen québécois qui en fait la demande peut obtenir sans frais un

laissez-passer qui lui donne accès gratuitement, en tant que passager, aux traverses de Québec et de Sorel.

L'achalandage

On trouvera aux tableaux 1 et 2 des pages 16 et 17, des données comparatives quant au nombre de personnes et de véhicules transportés au cours des quatre dernières années. Alors que le nombre de passagers augmentait de 6% pendant le dernier exercice et s'établissait à 4 070 000, le nombre de véhicules diminuait d'environ 0,7% pour passer à 1 182 000.

La hausse du nombre de passagers transportés s'est fait sentir à Québec/Lévis principalement et découle de l'activité engendrée par les Fêtes de la Voile qui se sont déroulées durant l'été 1984. En contrepartie, ces Fêtes ont perturbé la circulation automobile à cet endroit, entraînant de ce fait une baisse du nombre de véhicules transportés. Des difficultés opérationnelles à cette même traverse ont également eu un impact négatif sur l'achalandage. Globalement, malgré la hausse enregistrée entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine, le nombre de véhicules transportés fut en baisse.

Les changements à la tarification, qui ont été annoncés lors du dernier discours sur le budget, devraient se traduire par une augmentation de l'achalandage à l'Ile aux Coudres et à l'Ile aux Grues. Ailleurs la situation devrait être stable durant les prochaines années, à moins de développements imprévisibles.

Les traversées effectuées

Le tableau 3 de la page 18 indique le nombre de traversées effectuées par rapport à ce qui était prévu aux horaires. Comme on peut le voir, environ 3% des traversées ont dû être annulées pour diverses causes, soit le même pourcentage que durant l'année précédente.

C'est encore à la traverse Québec/Lévis que les annulations furent les plus nombreuses, quoique le pourcentage de celles-ci soit passé de 7 à 5,4. Les nombreux bris mécaniques qui s'y sont produits se sont fait davantage sentir du fait que le navire de relève Radisson ne pouvait être utilisé.

Le nombre total de traversées a été de 4% plus élevé que l'année précédente, afin de faire face principalement à l'accroissement d'achalandage entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine.

La flotte

La flotte de la STQ est composée de dix navires. Le N.M. Sieur-d'Amours, qui n'était pas utilisé depuis quelques années, a été vendu durant l'exercice à une entreprise qui l'a mis en service entre Blanc-Sablon (Québec) et Sainte-Barbe (Terre-Neuve).

Un important programme de modernisation de la flotte est en voie de réalisation. Deux nouveaux traversiers sont en construction au chantier maritime Versatile Davie de Lauzon. L'un d'eux est destiné à l'Île aux Coudres et l'autre, à Sorel. Les coûts de réalisation de ce projet s'élèvent à plus de 28 millions de dollars et les travaux devraient être achevés à l'été 1985.

Quant au navire de relève Radisson, il est en train d'être modernisé, à un coût d'environ 4 millions de dollars, afin de prolonger sa vie utile.

Comme la flotte constitue l'actif principal de la STQ, tout est mis en oeuvre afin de la maintenir en bon état. Les conditions de navigation difficiles qu'impose notre climat rigoureux ne facilitent pas la tâche. Toutefois, grâce à un programme élaboré d'inspection, d'entretien et de réparations, la fréquence des bris mécaniques est réduite au minimum. De plus, les exigences strictes de la Garde côtière canadienne sont remplies scrupuleusement afin d'assurer la sécurité des usagers en tout temps.

Les relations de travail

Les treize conventions collectives qui lient la STQ à ses salariés expirent à la fin de 1985.

Des efforts soutenus ont été faits au cours des dernières années afin d'assainir le climat des relations patronales-syndicales. Dans l'ensemble, celles-ci se sont améliorées et aucun arrêt de travail n'a eu lieu au cours de l'année écoulée.

L'effectif global a été maintenu tout au long de l'exercice aux environs de 450 personnes.

La formation des équipages

Afin de maintenir son excellente réputation aux plans de la sécurité et de la fiabilité, la STQ accorde une importance primordiale au recrutement et à l'entraînement des membres d'équipage. Une bonne partie des officiers sont diplômés de l'Institut de marine du CEGEP de Rimouski et les autres possèdent également la formation et l'expérience nécessaires à leurs importantes fonctions.

De plus, tous les membres d'équipage vont suivre à tour de rôle des cours de formation d'urgence en mer dans un centre spécialisé à Saint-Romuald, afin d'être en mesure de faire face à toute éventualité. Enfin, des exercices de sauvetage se font régulièrement, à chacune des traverses, sous la supervision de la Garde côtière canadienne.

En vertu d'une entente avec l'Institut de marine du CEGEP de Rimouski, de jeunes cadets viennent s'entraîner périodiquement à bord des navires de la STQ.

Les infrastructures

La plupart des installations terrestres et portuaires (gares, quais, débarcadères) utilisés par la STQ appartiennent aux gouvernements du Québec ou du Canada. Plusieurs travaux ont été effectués au cours des dernières années, afin de les améliorer ou de les remplacer.

Les projets de réparation et de modernisation qui sont présentement à l'étude devraient entraîner des améliorations sensibles, notamment aux quais de Baie-Comeau et de Montmagny, ainsi qu'aux gares de Sorel et de Saint-Ignace-de-Loyola.

La gare intermodale de Lévis, avec ses nouvelles voies d'accès, a été inaugurée en août 1984. Cette réalisation conjointe de la STQ, de Via Rail et de la Ville de Lévis vise à améliorer la sécurité et le bien-être des passagers tout en facilitant l'embarquement et le débarquement des véhicules. Elle a permis de plus d'embellir un secteur de la ville.

Les services accessoires

La fonction première de la STQ étant de transporter des personnes et des véhicules au plus bas coût possible, certaines activités non rentables (restauration, bar, etc.) ont été éliminées au fil des ans. Déplorée par certains, cette décision administrative semble avoir été comprise et acceptée par la plupart des usagers.

Vu la nature particulière de la traverse Matane/Baie-Comeau/Godbout — le temps de la traversée est d'environ 2 heures 20 minutes — des mesures ont été prises afin de rendre le trajet plus agréable. C'est ainsi que des films sont projetés sur écran vidéo à longueur d'année, tandis que des élèves du conservatoire de musique font de l'animation à bord durant la saison estivale.

Le conseil d'administration

Au cours de l'exercice écoulé, le conseil d'administration s'est réuni six fois. Le conseil est demeuré le même tout au long de l'année, à l'exception d'un membre qui a dû remettre sa démission pour cause de maladie.

Les traverses exploitées par la Société des traversiers du Québec

(la distance et la durée sont approximatives)

	Distance en kilomètres	Durée
1. Matane/Baie-Comeau/Godbout		
Matane/Baie-Comeau	62,1	2 h 30 min
Matane/Godbout	55,3	2 h 15 min
2. Tadoussac/ Baie-Sainte-Catherine	1,6	10 min
3. Île aux Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	3,7	15 min
4. Île aux Grues/Montmagny*	7,8	30 min
5. Québec/Lévis	1	10 min
6. Sorel/ Saint-Ignace-de-Loyola	1,6	10 min

* Cette traverse est exploitée pour le compte de la STQ par Navigation Lavoie Inc.

Revue statistique

Tableau I

Nombre de passagers transportés

	[redacted]	[redacted]	[redacted]	1981-1982
Matane/ Baie-Comeau/ Godbout	217 015	219 097	227 535	274 192
Tadoussac/ Baie-Sainte-Catherine	971 785	817 342	780 806	839 131
Île aux Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	352 644	356 489	327 848	194 025
Île aux Grues/ Montmagny	24 923	21 628	13 331	17 830
Québec/ Lévis	1 941 842	1 825 463	1 876 380	1 628 128
Sorel/ Saint-Ignace-de-Loyola	561 842	597 634	614 713	178 672[1]
Total	[redacted]	[redacted]	[redacted]	**3 131 978**

(1) Grève de 6 mois.

Revue statistique

Tableau II

Nombre de véhicules transportés

	[redacted]	[redacted]	[redacted]	1981-1982
Matane/ Baie-Comeau/ Godbout	76 001	77 601	85 553	99 071
Tadoussac/ Baie-Sainte-Catherine	391 889	345 632	333 061	369 946
Île aux Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	150 320	150 088	140 764	140 674
Île aux Grues/ Montmagny	10 652	9 372	8 765	11 039
Québec/ Lévis	292 221	345 377	455 963	563 987
Sorel/ Saint-Ignace-de-Loyola	260 847	261 910	265 979	118 509[1]
Total	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

(1) Grève de 6 mois.

Tableau III

Les traversées en 1984-1985

	Prévues	Effectuées[1]	Annulées	Supplémentaires	% de réussite[2]	Distance parcourue (en km. approx.)
Matane/ Baie-Comeau/ Godbout	1 414	1 416	18	20	98,7	83 000
Tadoussac/ Baie-Sainte-Catherine	29 106	29 415	134	443	99,5	47 000
Île aux Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	8 758	8 843	20	105	99,8	33 000
Île aux Grues/ Montmagny	974	990	6	22	99,4	8 000
Québec/ Lévis	25 688	24 740	1 396	448	94,6	25 000
Sorel/ Saint-Ignace-de-Loyola	15 332	14 604	740	12	95,2	23 000
Total	**81 272**	**80 008**	**2 314**	**1 050**	**97,2**	**219 000**

	Conditions climatiques	Réparation des navires	Autres	Total
Matane/ Baie-Comeau/ Godbout	18			18
Tadoussac/ Baie-Sainte-Catherine		134		134
Île aux Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	20			20
Île aux Grues/ Montmagny	6			6
Québec/ Lévis	84	1 237	75	1 396
Sorel/ Saint-Ignace-de-Loyola	718	12	10	740
Total	**846**	**1 383**	**85**	**2 314**

(1) Y compris les traversées supplémentaires occasionnées par les besoins du service.
(2) Sans tenir compte des traversées supplémentaires.

Tableau IV

Résultats financiers par traverse en 1984-1985[1]

	en $	en %
Matane/Baie-Comeau/Godbout	4 028 301	46,9
Tadoussac/ Baie-Sainte-Catherine	12 463	0,1
Île aux Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	525 269	6,1
Québec/Lévis	1 490 159	17,3
Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola	1 062 524	12,4
Revenus divers non imputés	1 475 733	17,2
	8 594 449	**100,0**
Véhicules	3 996 708	46,5
Passagers	3 038 619	35,4
Autres	1 559 122	18,1
	8 594 449	**100,0**

	en $	en %
Matane/Baie-Comeau/Godbout	6 244 451	28,2
Tadoussac/ Baie-Sainte-Catherine	4 819 227	21,8
Île aux Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	2 037 700	9,2
Île aux Grues/Montmagny	304 179	1,4
Québec/Lévis	6 400 602	28,9
Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola	1 738 544	7,8
Frais non imputés	590 804	2,7
	22 135 507	**100,0**
Masse salariale	12 591 127	56,9
Carburant et huile lubrifiante	3 261 671	14,7
Entretien et réparations	2 128 594	9,6
Location de navires	1 196 527	5,4
Amortissement moins participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations	76 172	0,4
Autres frais	2 881 416	13,0
	22 135 507	**100,0**

(1) En vertu du contrat entre la STQ et Navigation Lavoie Inc., les revenus provenant du service de traversier entre l'Île aux Grues et Montmagny (60 325 $ en 1984-1985) sont appliqués contre les dépenses qui s'y rapportent.

Tableau V

Pourcentage d'autofinancement[1]

	[redacted]	[redacted]	[redacted]	1981-1982
Matane/ Baie-Comeau/ Godbout	64,5	62,1	63,9	47,2
Tadoussac/ Baie-Sainte-Catherine[2]				
Île aux Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	25,8	24,6	24,8	15,8
Île aux Grues/ Montmagny	16,5	18,3	17,7	16,3
Québec/ Lévis	23,3	21,3	23,1	23,2
Sorel/ Saint-Ignace-de-Loyola[3]	61,1	58,0	54,0	20,5

[redacted]	[redacted]	[redacted]	1981-1982
39,0[4]	34,0	33,6	24,8

(1) L'autofinancement représente le rapport entre les revenus et les dépenses.
(2) La gratuité étant totale à cette traverse, l'autofinancement est nul.
(3) Grève de 6 mois en 1981-1982.
(4) L'augmentation de 5% par rapport à l'exercice précédent est attribuable aux postes extraordinaires totalisant 1 093 204 $.

Tableau VI

Subventions versées à la STQ par le gouvernement (en millions de $)

[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
13,9	15,7	14,1	15,4

ÉTATS FINANCIERS

de l'exercice terminé
le 31 mars 1985

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

J'ai vérifié le bilan de la Société des traversiers du Québec au 31 mars 1985 ainsi que l'état des revenus et dépenses et de l'excédent et l'état de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 mars 1985 ainsi que les résultats de ses opérations et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Le vérificateur général du Québec,

Rhéal Chatelain, F.C.A.

Québec, le 21 mai 1985

REVENUS ET DÉPENSES ET EXCÉDENT DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1985

	1985	1984
	$	$
Dépenses		
Frais d'exploitation	18 697 564	18 908 580
Frais généraux et d'administration	3 361 771	2 844 144
Amortissement des immobilisations	1 359 175	1 436 764
	23 418 510	23 189 488
Revenus		
Transport des véhicules	3 996 708	4 096 253
Transport des passagers	3 038 619	2 680 484
Autres (note 3)	465 918	609 515
	7 501 245	7 386 252
Excédent des dépenses sur les revenus avant participations gouvernementales et postes extraordinaires	**15 917 265**	**15 803 236**
Participations gouvernementales (note 4)	15 225 617	16 998 238
Excédent des dépenses sur les revenus et participations gouvernementales avant postes extraordinaires	**691 648**	**(1 195 002)**
Postes extraordinaires (note 5)	1 093 204	—
Excédent des revenus et participations gouvernementales sur les dépenses	**401 556**	**1 195 002**
Excédent au début	1 763 423	568 421
Excédent à la fin	2 164 979	1 763 423

ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1985

	1985	1984
	$	$
Provenance des fonds		
Excédent des revenus et participations gouvernementales sur les dépenses avant postes extraordinaires		1 195 002
Éléments n'affectant pas les fonds		
Amortissement des immobilisations	—	1 436 764
Perte sur dispositions d'immobilisations	—	864
Virement de crédit reporté	—	(1 324 131)
Fonds provenant des opérations	—	1 308 499
Produit de dispositions d'immobilisations	851 315	470
Participation gouvernementale — immobilisations acquises par donation (contrepartie)	133 545	686 135
Emprunts à long terme	13 090 700	—
Recouvrements		
Taxes foncières et d'affaires	184 832	—
Taxe de vente fédérale	152 844	—
Utilisation des fonds		
Excédent des dépenses sur les revenus et participations gouvernementales avant postes extraordinaires	(691 648)	—
Éléments n'affectant pas les fonds		
Amortissement des immobilisations	1 359 175	—
Perte sur dispositions d'immobilisations	87	—
Virement de crédit reporté	(1 283 003)	—
Fonds affectés aux opérations	615 389	—
Acquisitions d'immobilisations	14 174 249	422 321
Immobilisations acquises par donation du gouvernement du Canada (contrepartie)	133 545	686 135
Augmentation (diminution) du fonds de roulement	**(509 947)**	**886 648**
Fonds de roulement au début	2 186 140	1 299 492
Fonds de roulement à la fin		

BILAN AU 31 MARS 1985

	1985	1984
	$	$
À court terme		
Encaisse et dépôts à terme	905 523	1 660 958
Débiteurs et intérêts courus	299 449	167 547
Subventions à recevoir	2 008 382	2 929 559
	3 213 354	4 758 064
Placement (note 6)	55 000	55 000
Immobilisations (note 7)	23 857 949	11 005 204

	1985	1984
	$	$
À court terme		
Fournisseurs et frais courus	1 537 161	2 571 924
Dette à long terme (note 8)	13 090 700	—
Crédit reporté (note 9)	8 833 463	9 982 921
	23 461 324	12 554 845
Capital-actions		
Autorisé: 100 000 actions d'une valeur nominale de 100 $ chacune		
Émis et payé: 15 000 actions	1 500 000	1 500 000
Excédent	2 164 979	1 763 423
	3 664 979	3 263 423

Engagements et événement postérieur à la date du bilan (notes 10 et 12)

Pour le conseil d'administration

(Jacques Clermont), administrateur

(Jean-Yves Gagnon), administrateur

NOTES
COMPLEMENTAIRES
31 MARS 1985

1. Constitution et objet

La Société des traversiers du Québec est une compagnie à fonds social constituée par loi spéciale dont les actions font partie du domaine public du Québec et sont réservées au Ministre des Finances. La Société a pour objet notamment de fournir des services de transport par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés dans le Québec.

2. Conventions comptables

Les états financiers de la Société ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus, dans les limites raisonnables de l'importance relative et dans le cadre des conventions comptables qui se résument comme suit:

Immobilisations

Une valeur basée sur le coût d'origine ou sur la valeur foncière municipale ou déterminée à la suite d'une évaluation technique a été attribuée aux immobilisations acquises par donation. Les autres immobilisations sont inscrites au coût. L'amortissement des immobilisations est calculé comme suit:

	Taux	Méthode
Quais	5%	Amortissement décroissant
Bâtiments	10%	
Navires	15%	
Ameublement et équipement	20%	
Roulant	30%	
Améliorations locatives	—	Durée du bail

Crédit reporté — Participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations

La contrepartie de la valeur attribuée aux biens acquis par donation ou à l'aide de subventions spécifiques est inscrite au compte crédit reporté et virée à l'état des revenus et dépenses au fur et à mesure que les immobilisations en cause sont amorties.

Recouvrement des assureurs

Le recouvrement des assureurs résultant d'accidents imputables aux navires de la Société est comptabilisé lors de l'encaissement.

3. Autres revenus

	1985	1984
	$	$
Intérêts sur dépôts bancaires	336 958	161 633
Dividendes	31 350	27 500
Stationnement et divers	35 939	45 382
Machines distributrices	53 189	51 711
Recouvrements des assureurs pour réclamations d'accidents imputables aux navires	8 569	174 153
Location de navire	—	150 000
Perte sur dispositions d'immobilisations	(87)	(864)
	[illegible]	[illegible]

4. Participations gouvernementales

	1985	1984
	$	$
Gouvernement du Québec:		
— Au fonctionnement	13 942 614	15 674 107
— À l'acquisition d'immobilisations Virement de crédit reporté (note 9)	1 211 832	1 324 131
	15 154 446	**16 998 238**
Gouvernement du Canada:		
— À l'acquisition d'immobilisations Virement de crédit reporté (note 9)	71 171	—

5. Postes extraordinaires

	1985
	$
Profit sur disposition d'un navire	755 528
Taxes foncières et d'affaires recouvrées suite à un jugement de la Cour supérieure	184 832
Recouvrement de taxe de vente fédérale sur le combustible utilisé par les navires pour la production d'électricité et le chauffage	152 844

6. Placement

Ce placement a été cédé à titre gratuit par le gouvernement du Québec à la Société et représente le coût d'origine de 55 000 actions ordinaires classe «A» des 767 500 actions émises par la Compagnie de gestion de Matane Inc.

7. Immobilisations

	1985				1984
	Immobilisations		Amortissement accumulé	Net	Net
	Acquises par donation	Autres			
	$	$	$	$	$
Terrains	64 794	18 145	—	82 939	82 939
Quais	3 771 913	73 429	1 704 307	2 141 035	2 253 721
Bâtiments	1 509 177	361 585	621 086	1 249 676	1 241 135
Navires*	22 083 957	14 528 343	17 136 393	19 475 907	6 937 672
Ameublement et équipement	24 916	450 353	265 885	209 384	140 254
Roulant	—	29 659	15 500	14 159	9 695
Améliorations locatives	215 930	504 801	35 882	684 849	339 788
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	11 005 204

Installations portuaires — Les gares et quais de Matane et Godbout appartenant au gouvernement du Québec sont mis gratuitement à la disposition de la Société.

* Au 31 mars 1985, ce poste inclut les coûts relatifs au programme en cours de modernisation de la flotte de navires dont 13 182 119 $ pour la construction de navires et 551 528 $ pour la modernisation du navire Radisson. Aucun amortissement n'a été calculé sur ces coûts.

8. Dette à long terme

	1985
	$
Dettes relatives au programme en cours de modernisation de la flotte de navires	
Emprunt bancaire	11 919 000
Retenues de garantie	1 171 700
	[illegible]

Ces emprunts temporaires seront refinancés à long terme lorsque les travaux de construction et de réparation seront terminés.

9. Crédit reporté

Participations gouvernementales à l'acquisition d'immobilisations:

	1985	1984
	$	$
a. Gouvernement du Québec		
Solde au début	9 296 786	10 620 917
Virement à l'état des revenus et dépenses équivalent aux montants suivants:		
Amortissement des immobilisations	1 127 134	1 324 131
Solde non amorti sur immobilisations disposées au cours de l'exercice	84 698	—
Solde à la fin	8 084 954	9 296 786
b. Gouvernement du Canada		
Solde au début	686 135	—
Participation de l'exercice	133 545	686 135
	819 680	686 135
Virement à l'état des revenus et dépenses équivalent au montant suivant:		
Amortissement des immobilisations	71 171	—
Solde à la fin	748 509	686 135
Ce solde se rapporte aux immobilisations suivantes:		
Terrains	64 794	64 794
Quais	2 087 057	2 196 902
Bâtiments	1 003 830	1 024 778
Navires	5 467 681	6 517 263
Ameublement et équipement	4 967	6 210
Améliorations locatives	205 134	172 974

10. Engagements

Contrats de location — exploitation à long terme

La Société a signé des baux relatifs à la location de deux navires comportant les modalités suivantes:

1. a. La période minimale du bail est de quinze ans et se termine le 10 avril 1995. Cette période sera prolongée de cinq ans si la Société décide de ne pas exercer l'option d'achat prévue;
   b. Le loyer de base est de trente versements semestriels de 329 092 $ plus ou moins un ajustement selon que la moyenne arithmétique des taux préférentiels de base de trois banques données est supérieure ou inférieure à 15,75 %;
   c. La Société peut exercer une option d'achat de ce navire le 10 avril 1995 au prix de 850 680 $ ou le 10 avril 2000 au prix de 400 320 $ s'il y a prolongation du bail.
2. a. La période minimale du bail est de dix ans et se termine le 9 juillet 1990. Cette période peut être prolongée de six ans si la Société décide d'exercer l'option prévue à cet effet;
   b. Le loyer semestriel a été fixé à 313 638 $;
   c. La Société peut exercer une option d'achat de ce navire le 10 juillet 1990 au prix de 2 998 800 $ ou le 10 juillet 1995 au prix de 849 660 $ s'il y a prolongation du bail.

Le total des paiements minimaux futurs exigibles en vertu des contrats de location est estimé à 9 663 261 $. Les loyers de ces deux navires imputés aux dépenses de l'exercice totalisent 1 196 527 $.

Contrat de location de locaux

La Société a signé un bail d'une durée initiale de 20 ans avec option de renouvellement pour la location de la gare intermodale de Lévis.

Le loyer annuel a été fixé à 33⅓ % des frais d'exploitation et le total des paiements minimaux futurs exigibles pour la période initiale de 20 ans est estimé à 502 000 $. Le loyer imputé aux dépenses de l'exercice est de 21 454 $.

Modernisation de la flotte de navires

Dans le cadre de la modernisation de sa flotte de navires, la Société a été autorisée par le gouvernement du Québec à affecter un montant d'environ 3,9 millions $ pour des modifications majeures au navire Radisson et à construire deux traversiers à un coût total d'environ 28,3 millions $ avant subvention du gouvernement du Canada d'environ 1,7 million $.

Au 31 mars 1985, des contrats d'une valeur de 27,7 millions $ ont été accordés et leurs coûts à cette date totalisent 13,7 millions $.

11. Congés de maladie

Les congés de maladie accumulés au 31 mars 1985 par les employés sont estimés à 620 000 $ (31 mars 1984: 609 000 $). Ces frais courus ne sont pas inscrits au passif.

12. Événement postérieur à la date du bilan

Dans son discours sur le budget de 1985-1986, le Ministre des Finances du Québec a aboli, à compter du 24 avril 1985, le péage sur les traversiers gouvernementaux qui assurent le service aux îles du Saint-Laurent, soit l'Île-aux-Coudres et l'Île-aux-Grues. De même, il a aboli les frais exigés des usagers pour l'obtention des laissez-passer annuels sur tous les autres navires opérés par la Société.

Pour l'exercice terminé le 31 mars 1985, les revenus tirés de ces sources se sont élevés à 790 000 $.

Le mot juste . . .

Bac	Embarcation dont on se sert pour traverser un bras d'eau étroit.[1]
Bateau passeur	N'apparaît pas au dictionnaire.
Ferry-boat	Mot anglais passé dans le langage courant. Il désigne un navire aménagé pour le transport des trains et qui assure la liaison entre les différentes parties d'un système de chemin de fer interrompu par des rivières ou des bras de mer. On peut distinguer les ferry-boats destinés à naviguer dans des eaux abritées . . . et ceux assurant un trafic maritime. Ils ont des formes de carène marines et des superstructures les défendant contre la mer. Ils embarquent aussi des automobiles (tourisme, camions, cars) et comportent des aménagements pour passagers.[1, 2]
Traversier	Navire spécialement conçu pour effectuer la traversée de passagers, de véhicules ou de wagons d'une rive à l'autre d'un fleuve, d'une rivière, d'un lac ou d'un bras de mer.[3]
N.M.	Sigle utilisé dans le vocabulaire maritime pour désigner un navire motorisé. En anglais, les lettres M.V. servent à abréger les mots «Motor Vessel».

(1) Dictionnaire GRUSS de marine (Editions Maritimes & d'Outre Mer, 1978)

(2) Mot inscrit au Dictionnaire des anglicismes (les usuels du Robert, 1980)

(3) Avis de normalisation (Office de la langue française) publié dans la Gazette officielle du Québec, le 10 mai 1980.